

论海上货损索赔中举证责任的合理分配

孙明玥

宁波大学法学院, 浙江 宁波

收稿日期: 2026年8月25日; 录用日期: 2026年9月14日; 发布日期: 2026年10月10日

摘 要

海上货损索赔中的举证责任分配, 直接影响船货双方如何分担风险。货方凭清洁提单证明装船时货物表面状况良好、卸货时发现损坏后, 举证责任是否向承运人转移, 实践中形成过错推定与“谁主张、谁举证”两种做法。前者强调应由更接近证据的承运人承担后续证明负担; 后者则要求货方完成严格的初步证明, 甚至须排除货损发生于责任期间之外的可能。2025年修订的《海商法》细化了免责举证和共同原因举证, 但仍未写清货方完成初步证明后的转移节点。本文认为, 货方初步证明应止于“交好返坏”的表见成立; 举证便利原则也有适用边界, 可通过书证提出命令、专家辅助人等机制平衡双方。结合修法过程中的立法说明, 相关模糊性宜由司法解释填补。

关键词

海上货物运输, 货损索赔, 举证责任, 初步证明, 举证便利

On the Reasonable Allocation of the Burden of Proof in Maritime Cargo Claims

Mingyue Sun

Law School, Ningbo University, Ningbo Zhejiang

Received: August 25, 2026; accepted: September 14, 2026; published: October 10, 2026

Abstract

The allocation of the burden of proof in claims for cargo damage during carriage by sea directly affects how risks are apportioned between cargo interests and the carrier. Where the cargo interests rely on a clean bill of lading to establish that the goods were in apparent good order and condition at the time of shipment, and damage is discovered upon discharge, the question of whether the burden of proof should shift to the carrier has given rise to two approaches in practice: the presumption of fault and the principle of “he who asserts must prove”. The former emphasizes that the

carrier, being in a better position to access and preserve the relevant evidence, should bear the ensuing evidentiary burden; the latter requires the cargo interests to satisfy a stringent threshold of prima facie proof, in some cases even requiring them to exclude the possibility that the damage occurred outside the carrier's period of responsibility. The 2025 revision of the Maritime Code refined exemption and concurrent-cause proof, but still did not spell out the shift of burden. This article argues that a prima facie case should stop at "delivered sound, returned damaged"; convenience of proof has limits, and document production plus expert assistants can balance the parties. Based on the legislative explanations during the amendment process, remaining gaps are better filled by judicial interpretation.

Keywords

Carriage of Goods by Sea, Cargo Claims, Burden of Proof, Prima Facie Proof, Convenience of Proof

Copyright © 2026 by author(s) and Hans Publishers Inc.

This work is licensed under the Creative Commons Attribution International License (CC BY 4.0).

<http://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>



Open Access

1. 引言

海上货物运输货损纠纷的胜负,往往并不取决于实体规范本身写得多么清楚,而取决于法院如何分配举证责任。2025年10月28日修订、2026年5月1日起施行的《中华人民共和国海商法》¹(后文简称《海商法》)把赔偿责任与责任期间绑定,并为承运人设置法定免责事由,原则上由其就免责承担举证责任。²从条文结构看,立法似乎已经给出路径:货方证明货损发生在责任期间,承运人若要免责则须自行举证。然而,司法实践真正争执的,并不是免责阶段的证明负担,而是更前端的问题——货方究竟要证明到何种程度,才算完成了“货损发生在承运人责任期间”这一初步证明,从而使案件进入由承运人解释货损原因的阶段。

这一问题之所以反复出现,是因为海上运输天然存在严重的信息差。航海日志、舱温记录、通风记录以及装货现场状况,几乎都掌握在船方手中,货方通常要到卸货之后才能接触货物。英美法上将托关系视为托管关系,正是基于受托人长期占有货物、对货物现状更为了解,而要求其承担更重的举证责任。《联合国海上货物运输公约》³(后文简称《汉堡规则》)、《联合国全程或部分海上国际货物运输合同公约》⁴(后文简称《鹿特丹规则》)则以过错推定把这一判断写成可操作的举证顺序。《海商法》下承运人责任基础仍属不完全过失责任制,条文并未作出与国际公约同等明确的层次安排,因而给裁判留下了显著的解释空间。

近年来的海事审判表明,这一解释空间已经被拉开成两种几乎无法兼容的裁判逻辑。一种逻辑倾向于过错推定:清洁提单加上目的港货损表象,即构成“交好返坏”的初步证明,举证责任随之转移。另一种逻辑则坚守一般民事诉讼的“谁主张、谁举证”,认为货方必须先把“运输途中发生改变”证明到相当充分的程度。最高人民法院发布的指导性案例,集中暴露了这一分歧:收货人主张货损应首先承担举证

¹http://www.npc.gov.cn/npc/c2/c30834/202510/t20251028_449061.html

²《海商法》第四十七条规定:“在承运人的责任期间,货物发生灭失或者损坏,除本节另有规定外,承运人应当承担赔偿责任。”第五十二条第三款规定:“承运人依照本条第一款规定免除赔偿责任的,除第二项规定的原因外,应当承担举证责任。”原1992年《海商法》相应条文为第四十六条、第五十一条。

³https://uncitral.un.org/zh/texts/transportgoods/conventions/hamburg_rules

⁴<https://www.un.org/zh/documents/treaty/A-RES-63-122>

责任，其证据须足以证明货物状况在承运人责任期间发生变化；一、二审与再审结果截然相反，说明争议并不在于个案情节，而在于对初步证明标准和转移节点的理解不同。⁵有必要把讨论从个案情节中抽离出来，专门检讨：货方初步证明的标准是否被不当提高，以及在信息严重不对称的海运场景中，举证责任分配应如何回到制度的本来功能。

据此，本文依次讨论两种理论模型的对立、货方初步证明标准的合理边界，以及以举证便利原则重塑分配规则的路径。

2. 过错推定与“谁主张、谁举证”：两种理论模型的对立

2.1. 托管法传统与国际公约中的过错推定

要理解货损索赔中的举证责任问题，不能停留在“谁该举证”的表面，而必须深入到海上货物运输法的特殊构造。分歧的核心在于：货方完成初步举证后，举证责任是否以及如何向承运人转移。一种模型更接近过错推定，一种则把一般民事诉讼规则直接搬进海商法。

过错推定模型有着清楚的比较法来源。托管法认为，受托人长期占有货物、对货物现状更为了解，因而应承担更重的举证责任^[1]。海运场景与此相似：航海资料由船方掌管，举证能力明显不平衡。当货方凭清洁提单证明装船时表面状况良好，而卸货时发现损坏，即初步满足“交好返坏”，举证责任便转移至承运人，由其证明货损并非因其过失所致。

国际公约把这一思路进一步实证化。《汉堡规则》规定，除非承运人证明已采取一切所能合理要求的措施，否则应对掌管期间发生的灭失、损坏或迟延交货负责。⁶这是典型的过错推定：货方证明事故发生发生在掌管期间后，过失被推定存在，承运人须以反证免责^[2]。《鹿特丹规则》第十七条则规定更为细致，以举证责任的归属贯穿责任基础，形成所谓“三个推定”：货方证明灭失、损坏或迟延或其原因发生在责任期间内，即推定承运人有过失；承运人证明存在列明免责事由的，推定其无过失；货方证明货损是或可能是不适航所致的，再次推定承运人有过失，除非承运人证明已谨慎处理使船舶适航。⁷有学者评价，取消航海过失免责并精细化举证顺序，是当代海上货物运输法平衡船货利益的重要方向^[3]。

需要强调的是，过错推定并不等于让承运人承担绝对责任，更不是免除货方的一切证明负担。货方仍须迈过“责任期间内发生货损”这道门槛。公约真正改变的，是这道门槛的高度：它要求的是一个合理的初步证明，而不是一个排除一切合理怀疑的完整事实链。一旦门槛被跨过，解释货损原因、证明自身无过失或存在免责事由的任务，就主要落在控制运输过程的承运人身上。这既符合“谁控制风险、谁解释风险”的经验法则，也符合海上货物运输法一直试图在船货之间维持的利益平衡。

2.2. 《海商法》未写清举证层次时，“谁主张、谁举证”被用得过早

与公约的层次结构相比，《海商法》在举证责任上的规定仍不完整。第四十七条把赔偿责任与责任期间绑定，第五十二条第三款除第一款第二项规定的船上火灾外，要求承运人对免责事由负举证责任，但整章并没有像《鹿特丹规则》第十七条那样，把“货方初步证明－过失推定－免责抗辩－再抗辩”的

⁵指导性案例 232 号：某牧实业股份有限公司诉帕某海运公司海上货物运输合同纠纷案，载《最高人民法院公报》2025 年第 1 期，第 21-24 页。案例来源：<https://www.court.gov.cn/shenpan/xiangqing/448621.html>。该案适用原《海商法》第四十六条、第七十六条，分别对应于现行第四十七条、第七十七条。

⁶《汉堡规则》第五条第一款规定，除非承运人证明他本人、其受雇人或代理人为了避免该事故发生及其后果已采取了一切所能合理要求的措施，否则承运人应对因货物灭失、损坏或迟延交货所造成的损失负赔偿责任，如果引起该项灭失、损坏或迟延交付的事故是在承运人掌管期间发生的。

⁷《鹿特丹规则》第十七条第一款规定，如果索赔人证明，货物灭失、损坏或迟延交付，或造成、促成了灭失、损坏或迟延交付的事件或情形是在第四章规定的承运人责任期内发生的，承运人应对货物灭失、损坏和迟延交付负赔偿责任。该条第二款至第五款依次规定了承运人证明无过失、证明列明免责事由以及索赔人就不适航等事项再为证明的层次。

顺序写清楚。于是，法院在处理货方起诉的第一道争点时，很容易退回到《中华人民共和国民事诉讼法》⁸（后文简称《民事诉讼法》）的一般规则，要求主张货损的一方把构成请求权基础的全部事实都证明完毕。从形式上看，这种做法法律逻辑严谨；从《海商法》的规范目的看，它却可能把本应在承运人抗辩阶段讨论的问题，提前变成货方无法逾越的起诉障碍。

不完全过失责任制要能够运转，仍须以货方完成初步证明后推定承运人有过失为前提；否则就会变成“货方必须先证明承运人有过失”，这既缺乏条文依据，也与《统一提单的若干法律规则的国际公约》⁹（后文简称《海牙规则》）以来的普遍实践不符。实践中另一种裁判思路则把一般举证规则用到责任期间的每一个细节上：不仅要求证明卸货时货物与提单记载不符，还要求装港、卸港检验具有“绝对可比性”。一旦方法存在差异，卸港报告便可能被否定，货方连“运输途中发生改变”都无法确证，管货过失与免责问题遂不再被讨论。

应当承认，责任期间是承运人承担责任的法定前提，如果不再坚持这一要件，第四十七条就会失去意义。问题不在于要不要坚持责任期间，而在于用多高的证明标准去填充它。如果把“排除非责任期间致损的一切可能”当作货方初步证明的内容，那么责任期间要件就不再是一道合理门槛，而变成了一道货方几乎跨不过去的墙，因为相关证据多在船方手中。这与第四十七条“除本节另有规定外，承运人应当承担赔偿责任”的规范结构相悖——该条显然是把责任期间内的货损先归入承运人的赔偿范围，再以免责等规则作减法，而不是要求货方先把承运人的过失证明完毕。

2025年修法在免责范围、管货环节和共同原因举证上作出了重要调整，但国际立法的总体趋势并不是把初步证明标准不断提高，而是把举证层次写得更清楚。即便《海商法》仍维持不完全过失责任制，至少应在解释上承认：货方完成初步证明后，即可推定承运人有过失。如果缺少这一环节，“谁主张、谁举证”就会被用得过早，《海商法》已经作出的风险安排，也会在诉讼中被悄悄抵消。

3. 货方初步证明的合理标准不应被不当提高

3.1. 初步证明应止于“交好返坏”的表见成立

货方在货损索赔中的初步证明，应当回答的问题是：是否有足够的证据使一个理性的裁判者相信，货物损坏很可能发生在承运人掌管期间。它不是对货损原因的终局认定，更不是对承运人过失的直接证明。把这两类不同层次的证明混在一起，是初步证明标准被抬高的主要原因。

在海运实践和比较法上，这一初步证明通常由两组证据合成。一组是装船时货物表面状况良好的证据，清洁提单是其最重要的载体。未在提单上批注货物表面状况的，视为表面状况良好，因而清洁提单至少构成货物在装船时外表状况良好的初步证据。¹⁰另一组是卸货时或交付时货物已经损坏的证据，包括联合检验记录、理货报告、及时发出的货损通知以及具有代表性的检验证书。收货人未在法定期限内发出书面通知的效果，被定位为“视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状况良好的初步证据”；其反面解释是，一旦收货人依法提出异议，承运人按单证记载完好交付的推定即不再当然成立。¹¹两组证据结合起来，构成典型的“交好返坏”。在托管法和公约体制下，这已经足以使举证责任转移到承运人。

《海商法》没有理由把这一标准提得更高。第四十七条的证明对象是“损坏发生在掌管期间”这一

⁸<http://www.npc.gov.cn/npc/c2/c30834/202401/P020240108541839745616.pdf>

⁹https://tfs.mofcom.gov.cn/fgsjk/gjimgvygl/gjysf/art/1924/art_daf4b7680f45489dad5dc0c06cee4521.html

¹⁰《海商法》第七十七条规定：“承运人或者代其签发提单的人未在提单上批注货物表面状况的，视为货物的表面状况良好。”第七十八条进一步规定，除依据第七十六条作出批注外，提单是承运人已经按照提单所载状况收到货物或者货物已经装船的初步证据；承运人向包括收货人在内的善意第三人提出的货物状况与提单记载不同的证据，不予承认。

¹¹《海商法》第八十八条第一款规定：“承运人向收货人交付货物时，收货人应当将货物灭失或者损坏的情况书面通知承运人；未通知的，此项交付视为承运人已经按照运输单证的记载交付以及货物状况良好的初步证据。”

要件事实，而不是“损坏只能由承运人过失造成”这一最终命题。后者属于归责和免责阶段的问题，依法主要由承运人通过反证或免责举证来展开。要求货方在起诉之初就排除装船前固有缺陷、卸船后保管不善、检验方法差异等全部其他可能，实质上是把承运人抗辩事由的证明责任，提前转嫁给了本已难以取得相关证据的货方。这已经不再是对初步证明的严格把握，而是改变了法定的举证结构。

当然，初步证明也不等于只要有清洁提单和一份卸港检验就必然胜诉。承运人若证明装船当时即已存在相同外观差异、检验对象并非交付原物，或货损发生在交付之后，裁判者仍可认为表见证明尚未完成或已被推翻。关键在于评价顺序：先承认清洁提单与卸港损坏证据可以构成初步证明，再审查反证是否足以将其推翻，而不能从一开始就要求货方排除全部相反可能。

3.2. 检验方法的“绝对可比”不应成为初步证明的成立要件

初步证明标准被不当提高，在证据评价上最突出的表现，就是以装港检验与卸港检验取样方法不同、结论不具有绝对可比性为由，直接否定卸港检验的证据价值。这一要求看起来严谨，却严重脱离海运操作的真实条件。大宗散货运输尤其如此。装货港检验往往是在装船过程中对正在通过传送带、抓斗或驳船过驳的货物进行动态取样，这种取样条件通常只有承运人或其代理人、装港检验人员才能组织和实施；卸货港检验则常常只能在货物已经卸船、混堆于仓库或堆场之后，进行静态分层取样。两者在取样条件、代表性和可重复性上存在天然差异。这种差异不是货方的过错，而是由海运业务的实际操作流程决定的。以方法不同为由完全否定卸港报告，实际上等于要求货方完成一项在现实海运业务中几乎不可能完成的任务。

在指导性案例所涉及的大宗散货检验场景中，装港动态取样与卸港仓库静态取样的差异尤为明显。件杂货卸船后若还需驳运或在堆场存放，保险人代位求偿时同样可能因无法排除后续区间而被驳回。责任期间的认定固然重要，但若不问货方是否有能力在交付当下取得对称证据，就把“排除一切后续环节”一律加诸货方，则该制度就不再只是划定负责范围，而变成把无法证明的风险一律加给收货人。

正确的证据法立场应当是分层评价，而不是一票否决。方法不一致可以削弱证明力，取样明显不具代表性时，裁判者甚至可以认定其不足以完成初步证明。但是，“不具有绝对可比性”不能直接等于“没有证据价值”。初步证明要求的是货物状况在掌管期间发生不利变化的较大可能性，而不是两份检验在实验科学意义上的可重复验证。把“绝对可比”设为门槛，还会产生不合理的结果：真正掌握装港动态取样条件的一方，反而可以借“方法差异”阻断索赔。如果这种差异本来就是海运作业流程带来的，更合理的做法是承认卸港证据的初步证明力，同时允许承运人用在船记录 and 交付当时的反证去推翻它。

4. 按举证便利原则合理分配举证责任

4.1. 举证便利是分配海上货损举证责任的基本标准

当一方举证非常困难而另一方举证很容易时，应由很容易举证的一方承担举证责任。这是举证责任制度价值的体现，目的在于推进问题的实质性讨论。对于海上货物运输货损案件，如果货损确实发生在承运人的责任期间，但货方因难以取证而无法举证，后续关于管货过失、免责事由的实质性讨论将受到严重影响。把这一原则称为“举证便利”，并不是法外造法，而是对证明负担分配中效率与公正两项要求的概括：让更有能力保存和提交证据的人去证明相应事实，既可以降低错误裁判的风险，也可以避免把无法完成的举证任务加给难以取证的一方。

海上运输中，证据主要由船方掌握，这是运输方式本身决定的。承运人控制船舶和航行，掌握航海日志、舱温记录、积载图及装货现场观察；货方通常要到船舶抵达后才能介入。要求货方证明“运输途中究竟发生了什么”，无异于要求其证明自己无法看见的过程。承运人若主张装船时即已存在品质差异，

或航程中不存在进水、异常高温等，这些事项恰恰落在其证据控制范围之内。

因此，货方对“交好返坏”承担初步证明责任，因为它能够持有提单并在交付环节固定货物现状；承运人对货损并非发生在责任期间、或因免责事由及自身无过失而造成，承担后续证明责任，因为它控制着运输过程。火灾免责由索赔人证明承运人本人过错，是立法已经作出的例外，不能由此推导出货方须对一切原因事实举证。¹²把免责、责任期间和通知规则放在同一体系中阅读，可以看出：一旦货损被初步定位于掌管期间，解释原因的负担主要在承运人一侧。

4.2. 合理分配方案：初步证明、负担转移与反证限度

在法律解释上，可以把海上货损索赔的举证责任整理为三个相互衔接的层次，而不必等待新的配套规则完成后再讨论。

第一层次是货方的初步证明，对象限于两项：接收或装船时货物处于提单记载的表面良好状态；交付或卸船时已经出现损坏。清洁提单、及时货损通知、交付当时或合理时间内的检验，是典型证据。证明标准应采表见成立，而非排除合理怀疑，更非要求两港检验方法绝对同一。收货人未依第八十八条提出异议的，标准可以相应提高，但仍不能把未通知直接等同于索赔权消灭。

第二层次是原因证明。货方完成初步证明后，应推定货损发生在责任期间并由承运人负责。承运人可以动摇责任期间要件，也可以援引第五十二条免责或证明已尽管货义务；所需航海文件、装货记录原则上均应由其提出。拒不提交控制下的关键记录的，可作不利推断。货损由不能免责的原因与其他原因共同造成的，承运人还须就其他原因造成的损失举证。¹³

第三层次是货方的再抗辩。承运人完成免责举证或提出有力反证后，货方可以进一步证明未尽适航或管货义务，或者免责事由与损坏之间并无因果关系。把它提前到第一层次，是顺序错误；完全取消这一层次，又会使过错责任失去实际意义。《鹿特丹规则》第十七条的可借鉴之处，正在于让每一个争点都由更适合证明它的当事人去证明。

这一方案同时包含对滥诉的约束。对象不明、时间远离交付的单方检验，并不能当然启动过失推定。取样明显不具代表性、检验时未通知承运人且对方提出针对性反证的，仍可认定初步证明尚未完成。举证便利原则是双向的：既反对把货方无法完成的任务派给货方，也反对把本应由货方在交付环节固定的证据全部推给承运人。

4.3. 举证便利原则的适用边界

把初步证明维持在“交好返坏”，会遇到一种反对意见：这会不会把《民事诉讼法》第六十七条的“谁主张、谁举证”架空，把装船前的品质问题和卸船后的风险转给承运人。指导性案例 232 号再审未支持货方，原因在于收货人未能证明货物颜色、品质在责任期间发生变化；两港检验的货物范围、取样方式和检测标准均不相同，承运人又提出装船时已有色差、两港货物状态基本相符的证据。有观点据此认为，可能致损的区间不止一个时，货方只证明“可能发生在责任期间”、却不能排除责任期间之外的，不应支持其索赔^[4]。反对意见主要有三点。第一，责任期间是承运人承担责任的前提，证明要求放宽后，装船前缺陷和卸船后保管问题可能被算到承运人头上。第二，散货、农产品的品质变化，常常与原料、加工和仓储有关，清洁提单只能说明表面状况。第三，只要有一份卸港单方检验就把举证责任转过去，

¹²《海商法》第五十二条第一款第二项将“船上火灾，但是由于承运人本人的过错所造成的除外”列为免责事由；同条第三款规定，承运人依照第一款免除赔偿责任的，除第二项规定的原因外，应当承担举证责任。

¹³《海商法》第五十五条规定：“货物的灭失、损坏或者迟延交付是由于承运人或者承运人的受雇人、代理人不能免除赔偿责任的原因和其他原因共同造成的，承运人仅在其不能免除赔偿责任的范围内承担赔偿责任；但是，承运人对其他原因造成的灭失、损坏或者迟延交付应当承担举证责任。”

不实索赔可能增加。

这些意见指出了一个问题：无法核对的单方检验，不能单独拿来完成初步证明。本文同意这一点。但 232 号改判，是因为该案两港检验对不上，承运人也提出了相反证据，法院认为货方还没有证明运输途中发生了变化；它并不等于要求货方在起诉时先排除全部其他可能。

因此，举证便利原则不能理解成无条件降低货方的证明要求。货方仍应提交清洁提单，以及交付当时或合理期间内、与货物具有合理关联的损坏证据。检验对象不清楚、取样没有代表性、或者检验时间已经远离交付的，不能完成初步证明。装港与卸港取样方法不同，可以降低卸港报告的证明力，但不能据此否定这份报告。承运人掌握航海日志、舱温记录等材料，应就这些事实提出证据；货方能够在交付时查看货物，也不能把固定现状的工作全部交给承运人。

要落实这一划分，需要用上已有的程序规则。《最高人民法院关于适用〈中华人民共和国民事诉讼法〉的解释》¹⁴（后文简称《民事诉讼法解释》）第一百一十二条规定，书证在对方控制之下的，承担举证证明责任的当事人可以申请法院责令对方提交；无正当理由拒不提交的，可以认定申请人所主张的书证内容为真实。《最高人民法院关于民事诉讼证据的若干规定》¹⁵（后文简称《民事证据规定》）第四十五条至第四十八条，对申请事项、审查和拒不提交的后果作了具体规定。¹⁶航海日志、舱温记录、积载图和装货记录通常由承运人保管。货方完成“交好返坏”的初步证明后，可以申请责令提交这些材料；承运人无正当理由拒绝的，应承担相应后果。对取样方法、货物特性等专业问题，《民事诉讼法》第八十二条允许当事人申请有专门知识的人出庭；《民事诉讼法解释》第一百二十二条将其意见视为当事人的陈述。¹⁷双方可以请专家辅助人说明：方法差异是只影响证明力，还是已使初步证明不能成立。《海商法》第九十一条还要求承运人和收货人对检验相互提供合理的便利条件。¹⁸一方拒绝提供合理便利的，应在证明力评价中一并考虑。

4.4. 立法资料中的模糊性与修法后的明确化

法律解释可以缓解裁判不统一，但要真正统一尺度，仍需要明确的规则。现行法最大的缺陷，不是没有一般举证规则，而是没有把海商法上已经特殊安排的举证层次，写成足以约束各级法院的明确规则。初步证明的要素、清洁提单与卸港检验如何结合、方法差异是否仅影响证明力，目前主要依赖个案裁量，同类货损遂在不同审级得到相反评价。有学者指出，此次修法虽优化了海上货物运输合同章，但若干操作性问题仍需通过司法解释加以解决^[5]。

这一空白不一定是疏忽。2024 年 11 月 4 日，司法部部长就《中华人民共和国海商法(修订草案)》¹⁹作说明时提出，修法立足我国既是航运大国又是贸易大国，适当强化承运人责任，以平衡船货双方利益。说明没有要求改采《汉堡规则》的完全过错推定，也没有写入《鹿特丹规则》第十七条的举证层次。通过后的文本，对国际运输仍保留航海过失免责和船上火灾免责，补上的主要是免责举证和共同原因举证^[6]。仍未写明货方完成初步证明后是否推定承运人有过失^[7]。可能的原因有三。第一，责任基础已经是折中安排，若在举证责任上再写成完全过错推定，等于改变刚刚保留下来的结构。第二，我国既是货主国家，也是海运大国^[8]，具体案件还要结合货种和证据条件来判断，不宜一次写死。第三，书证提出、检验评

¹⁴<https://www.court.gov.cn/zixun/xiangqing/353651.html>

¹⁵<https://www.court.gov.cn/zixun/xiangqing/212721.html>

¹⁶《民事证据规定》第四十五条规定了申请书应当载明的事项；第四十七条规定了控制书证的当事人应当提交书证的情形，其中包括人民法院认为应当提交书证的其他情形；第四十八条规定，控制书证的当事人无正当理由拒不提交书证的，人民法院可以认定对方当事人所主张的书证内容为真实。

¹⁷《民事诉讼法》第八十二条；《民事诉讼法解释》第一百二十二条。

¹⁸《海商法》第九十一条规定：“承运人和收货人对本法第八十八条和第九十条规定的检验，应当相互提供合理的便利条件。”

¹⁹http://www.npc.gov.cn/c2/c30834/202510/t20251031_449196.html

价等事项,可以由民事诉讼证据规则处理。因此,不必把第四十七条改写成《鹿特丹规则》第十七条,而应由司法解释写清:货方完成“交好返坏”的初步证明后,推定货损发生在责任期间,由承运人说明原因。

在司法解释层面,至少可以明确三点。其一,收货人或提单持有人提交清洁提单,并提交在交付当时或合理期间内作出的、与交付货物具有合理关联的货损检验意见的,一般可以认定其已就货损发生在承运人责任期间完成初步举证。其二,装港检验与卸港检验在取样方法、检测标准上的差异,应当作为证明力评价因素,不得仅以“不具有绝对可比性”否定卸港检验的证据资格,除非该检验在对象、时间或程序上已与承运人的交付明显脱节。其三,承运人主张货物在装船前即存在与卸港相同的损坏或不良状况,或者主张交付时货物状态与装船时基本相符的,应就其控制下的装货记录、在船文件和交付当时状况提出证据。货方申请调取承运人控制下的航海资料,符合书证提出命令规定的,一般应予准许;双方对检验方法等专业问题,可以申请专家辅助人出庭。

新《海商法》已经吸收部分国际经验,但尚未、也不必全盘改采《鹿特丹规则》的每一个推定。我国既是货主国家,也是海运大国,举证责任必须同时防止承运人利用信息优势逃避责任,和防止货方以难以核验的单方检验转嫁贸易风险。把初步证明维持在“交好返坏”的合理高度,把原因事实分配给更接近证据的承运人,正是可以操作的中间方案。配套司法解释应当把举证便利写成可以适用的规则,而不是停留在个别裁判说理之中。

5. 结语

海上货损索赔中的举证责任分配,是承运人责任制度在诉讼中的投影。没有合理的初步证明标准和清晰的负担转移节点,责任期间条款和免责规则都难以按照立法者设想的结构展开。过错推定也罢,“谁主张、谁举证”也罢,真正需要回答的都是同一个问题:在船方掌握航行与管货信息、货方往往只能在卸货后观察货物的现实约束下,法律应当让谁去证明那些彼此看不见的事实。

本文的结论是明确的。货方初步证明的任务,是使“交好返坏”表见成立,而不是完成一项排除所有非责任期间可能的科学鉴定。清洁提单与交付环节具有合理关联的货损证据,应当足以把举证责任转移到承运人;装、卸两港检验方法的结构性差异,可以削弱证明力,但不应当被当作否定证据资格的万能理由。承运人若要阻断这一转移,应当运用其更容易获得的装货记录、在船文件和交付证据去推翻表见证明,而不是坐等货方因为无法复制装港取样条件而败诉。举证便利原则针对的是海运中证据多在船方、货方不易取证这一事实,并不是为了单方面减轻货方的证明负担。它也有边界:无法核对的单方检验不能完成初步证明;方法不同,只影响证明力。航海资料可以依书证提出命令调取,检验方法等专业问题可以请专家辅助人说明。

相互冲突的判决已经表明,这一问题不宜再完全交给个案中的自由心证。通过司法解释明确初步证明的要素和检验证据的评价方法,才能把船货双方的风险边界重新划清。立法说明表明,转移节点未写清,与修法时平衡船货利益有关;由司法解释补上这一点,比再次改写责任基础更合适。举证责任制度的目的,是让有意义的事实争点能够被实质讨论。把初步证明标准拉回到“交好返坏”的合理高度,正是为了让讨论重新开始。

参考文献

- [1] 徐峰. 民法视野下海商案件的举证责任分配研究——源于托管法,复归托管法[J]. 大连海事大学学报(社会科学版), 2019, 18(5): 1-8.
- [2] 司玉琢. 海商法专论[M]. 第4版. 北京: 中国人民大学出版社, 2018: 81.

- [3] 张一祯, 蒋正雄. 关于废除《海商法》中过失免责制度之思考[J]. 华东政法大学学报, 2019, 22(5): 159-167.
- [4] 惠林, 赵伟. 海上货物运输货损发生期间的举证责任[J]. 人民司法(案例), 2023(17): 86-89.
- [5] 初北平. 海事治理目标转型下新《海商法》的体系重构与制度回应[J]. 中国法律评论, 2026, 68(2): 181-193.
- [6] 单红军, 朱作贤. 新《海商法》的历史使命、时代特征及重要制度发展[J]. 中国海商法研究, 2026, 37(1): 3-16.
- [7] 胡正良. 《海商法》“海上货物运输合同”章之修订: 继承与创新[J]. 中国海商法研究, 2026, 37(1): 17-29.
- [8] 郭瑜. 海商法的未来——中国的方向和方法[M]. 北京: 北京大学出版社, 2022: 50.